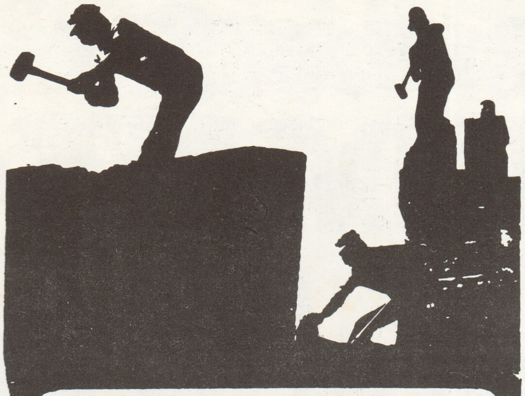
AMSTERDAMS WEEKBLAD

ZAT. 17 febr. NUMMER 35 50 ct.



AMSTERDAMS WEEKBLAD

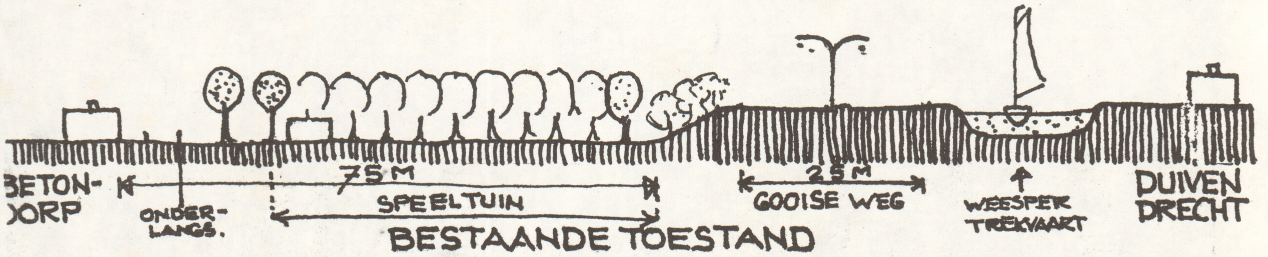
De kosten voor een abonnement bedragen ƒ 6,50 per kwartaal.
Storting op Gem.Giro B13876
t.n.v. D.Chr. Breebaart,
o.v.v.
Amsterdams Weekblad
Adres: Keizersstraat 2A"
tel: 763407
930302

Aan de tot stand koming van dit AW nummer werkten mee:
Ton Beentjes, Deen Beerling, Dicky Breebaart, Hein Bijnen, Edith Cremer, Steef Davidson, Josien Eissens Bert Griepink, Wolter Bos, Piet van Ingen, Ben Jansen, Thea Klaver, Rien Knopper, Adje Leeflang, Marjan Oldenhave, Rob Stolk, Huib Morel, Albert-, Charles-, en Dik Tuynman, Tjebbe van Tijen, Dick Schuiling, Madeleine de Vries.

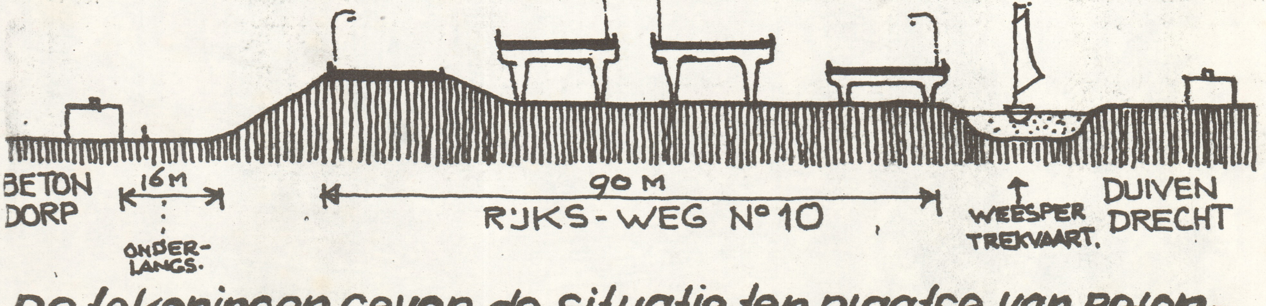
De inhoud van het volgende nummer wordt aanstaande maandagavond vanaf 20.00 uur besproken bij Ben Jansen en Huib Morel Korte Koningsstraat 10 (vlakbij de Nieuwmarkt t.o. de avondwinkel) Iedereen welkom.

AMSTERDAMS WEEKBLAD

WEGWEZEN



Er bestaan in Amsterdam erg veel misverstanden over de gevolgen van de ringweg. Daarom wordt iedereen opgeroepen om op 5 maart aanwezig te zijn op een grote vergadering over de ringweg in Sjaloom- Pieter Zeemanlaan 42 Watergraafsmeer. De gevolgen van de ringweg voor Betondorp en Duivendrecht zijn in de tekeningen hierboven en -onder weergegeven. De vergadering begint om 8 uur.



De tekeningen geven de situatie ter plaatse van Betondorp (boven) zo als het nu is, en met de ringweg (rijks-weg no10 onder).

TWIJFEL NIET. HET KASTEEL VAN MAJOOR B. ISER.

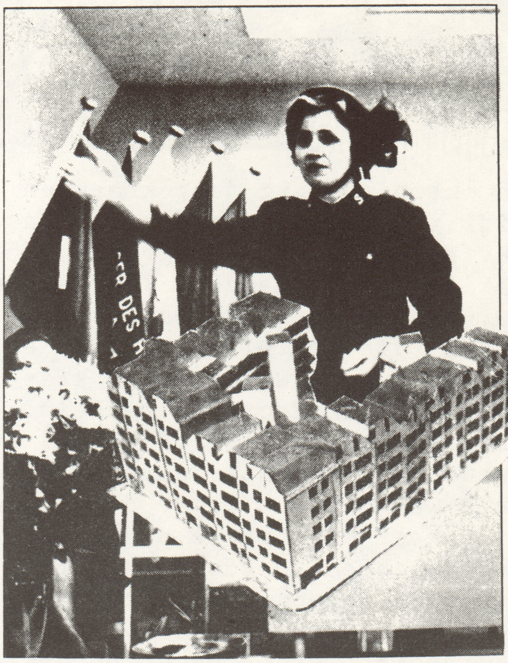
In oktober vorig jaar kraakten vijf volwassenen en 3 kinderen het pand Nieuwe Herengracht 155, dat al bijna 6 maanden leeg stond Na gesproken te hebben met de buren (die erg blij waren dat er mensen kwamen wonen en de krakers hielpen door hen kachels, olielampjes en verf te geven) kwamen we er achter dat het een huis was van het Leger des Heils Vier keer moesten we een uur lang wachten voordat twee krakers met Majoor B. konden praten. Volgens haar moest het huis afgebroken worden om er een ander huis te bouwen, voor bejaarden. Maar de plannen waren vaag

en Majoor B. stemde er in toe, dat de families er bleven wonen en ze beloofde hen ten minste een maand van te voren te waarschuwen om te kunnen vertrekken en een ander huis te kunnen vinden voordat het huis afgebroken zou worden.

Het te bouwen bejaardentehuis was al oorzaak geweest voor de sloop van 3 andere huizen (om te beginnen alle bewoond door oudere mensen) en zal nog zorgen voor de sloop van 4 huizen waar nu ook bejaarden in wonen.

Zaterdag ontvingen de bewoners een brief van Majoor B. waarin stond dat het huis maandag afgebroken zou worden---- daardoor hadden de krakers nog 1½ dag om hun spullen te verhuizen en een ander huis te vinden. Intussen moesten de bewoners, waaronder een paar met een meisje van 7 maanden en een jongetje van 3 jaar, ZIE PAG 4.

VERVOLG PAG 3 al hun bezittingen buiten zetten in de regen en tot op dat moment nog steeds uitkijken naar een ander huis.
Maandagochtend om 9 uur kwamen de slopers met zaklantaarns en vonden een van de mensen van het huis nog in bed en vertelde hem dat het dak naar beneden zou komen en dat hij beter snel kon vertrekken als hij niet graag had dat alles vernield werd door de regen.
Het dak kwam naar beneden en daardoor liep het water door het hele huis; de bewoners moesten hun boedel zo snel mogelijk wegbrengen.
Intussen reed Majoor B. rond op haar fiets terwijl ze collecteerde voor dakloze, zieke en arme mensen in de naam van God terwijl ze in feite de dakloosheid van ontelbare mensen heeft veroorzaakt. Waarom probeert ze geen huizen voor deze mensen te vinden? En verder: waarom zou je een huis voor bejaarden bouwen als het alleen andere bejaarden dakloos maakt.
Kan er iemand van deze mensen een huur van ƒ 250,- per maand opbrengen, de huur die voor het kasteel van Majoor B. door bejaarden betaald moet worden?



Woensdag 14 februari hebben we een gesprek gehad met Majoor B. Toen bleek ons dat de reden voor de sloop van de huizen gelegen was in het feit dat de huizen in een slechte staat verkeren.
Maar Mayoor B. vertelde ons ook dat de plannen voor het bejaardentehuis 5 jaar geleden gemaakt zijn en dat er al sinds 5 jaar geen onderhoud meer is gepleegd. ■

asvaa...

Een reaktie uit ASVA kringen op het artikel uit AW no.33 'Werf een lid' : "Weet je wat jullie moeten doen je moet je maar bij de metro en het kraken houden" ■

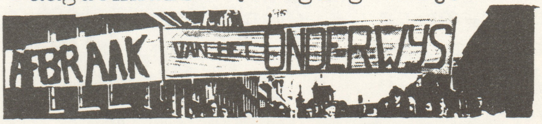
herstel.

Koos Herstel, één van de bedenkers van het alternatieve metro-tracé, heeft een ernstig verkeersongeluk gehad. Hij ligt nu in het Wilhelmina Gasthuis, afd. chirurgie A1, 1e Helmersstraat. Stuur hem eens een kaartje. ■

HET MAAGDENHUIS OPNIEUW BEZET!

UNIVERSITEITSSLOOP
Dinsdag 20 februari vanaf 6 uur 's avonds vergadert de Universiteitsraad in het Maagdenhuis. Onderwerp: de universitaire bouwplannen.

Bewoners van de Sarphatistraat, Uilenburg , Rapenburg, Valkenburg en andere, bezet het Maagdenhuis! (toegang vrij). ■



MINDER LOON?
MINDER AUTOOS!

Maandag hebben de arbeiders van de Body duidelijk gemaakt dat ze het niet meer namen.
Ze vonden dat als ze minder loon kregen, er ook maar minder autoos geproduseerd moesten worden.
Hiermee hebben ze aangetoond, dat er ook bij Ford onmiddelijk aktie mogelijk is.

wat ze je met de ene hand geven, pikken ze met de andere terug!

Dit is de kop van een pamflet dat eer-verleden week in de Ford fabriek Hembrug uitgedeeld werd na een korte staking in de afdeling bodybouw, een aktie waarover we al eerder in AW no. 33 schreven. In het pamflet wordt een loonsverhoging met een vast bedrag, f.15,- per twee weken voor alle produktie arbeiders geeist als compensatie voor de prijsstijgingen van 1972 (dit nog afgezien van de loonsverhoging bij de nieuwe cao voor de metaal, die nog afgesloten moet worden).

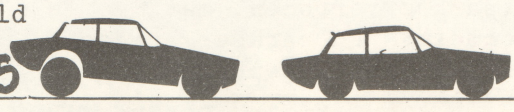
MEER LOON! MINDER AUTO'S!

De kop minder loon? Minder auto's van het pamflet roept een paar vragen op: betekent meer loon ook meer of minder autoproduktie? en is een dergelijke loonstrijd tegengesteld aan de strijd tegen de miljeu verpestende aspekten van de auto buiten het bedrijf?

PRIJS-LOONSPIRAAL

Door de verhoging van de prijzen, wordt de arbeider als producent gedwongen voor een hoger loon te strijden. Hierbij doet zich echter het probleem voor, dat hij als konsument binnen de kortst mogelijke tijd zijn juist verworven loonsverhoging weggepikt ziet door weer nieuwe prijsverhogingen.
Dit verschijnsel bekend als de prijs- loonspiraal (in tegenstelling tot wat de meeste ekonomen en hun spreekbuizen van de massamedia ons willen doen geloven, dat het om een loon- prijsspiraal gaat) herhaalt zich voortdurend, waarbij ook steeds allerlei groepen de boot missen (aow-ers, kleine zelfstandigen bv.) en waarbij

VERVOLG PAG. 6



REMMEN.... REM LOS....

VERVOLG VAN PAG.5.

het eind niet in zicht lijkt. De konklusie, hieruit te trekken, ligt voor de hand: loonstrijd alleen is niet voldoende, het is niet genoeg bij onvoldoende loon de produktie te staken en na een al dan niet geslaagde aktie de produktie weer als vanouds voort te zetten.
Het gaat er vooral om hoe er geproduceerd wordt, wat het produkt is, voor wie en waarom.

PRODUKTIE NAAR BEHOEFTE

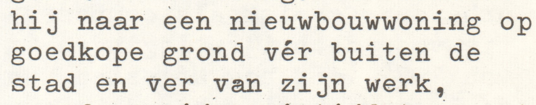
Bij Ford is het produkt de auto, de mensen worden behandeld als machine-onderdelen, de meeste arbeiders die er werken kunnen zich geen auto veroorloven en reden van dit alles is dat er niet geproduceerd wordt naar behoefte, maar om de winst.
De loonstrijd van de Fordarbeiders kan dan ook zeker aansluiting vinden bij de strijd tegen de miljeu-verpester de auto.
Want is het niet zo, dat juist nu de arbeiders in grote getalen als konsument op de automarkt begint door te dringen (zij het dat hij vaak met de afdankertjes van anderen genoegen moet nemen) hij en zijn vrouw en kinderen niet in het minst, in zijn woonwijk, bij het naar en van zijn werk gaan en in zijn vrije tijd het meest met de miljeuverpestende aspekten van diezelfde auto gekonfronteerd wordt (driedubbel geparkeerde auto's in smalle straten, verkeersopstoppingen in de spitsuren en eindeloze files tijdens weekeinden en vakanties).

VALSE EMANCIPATIE

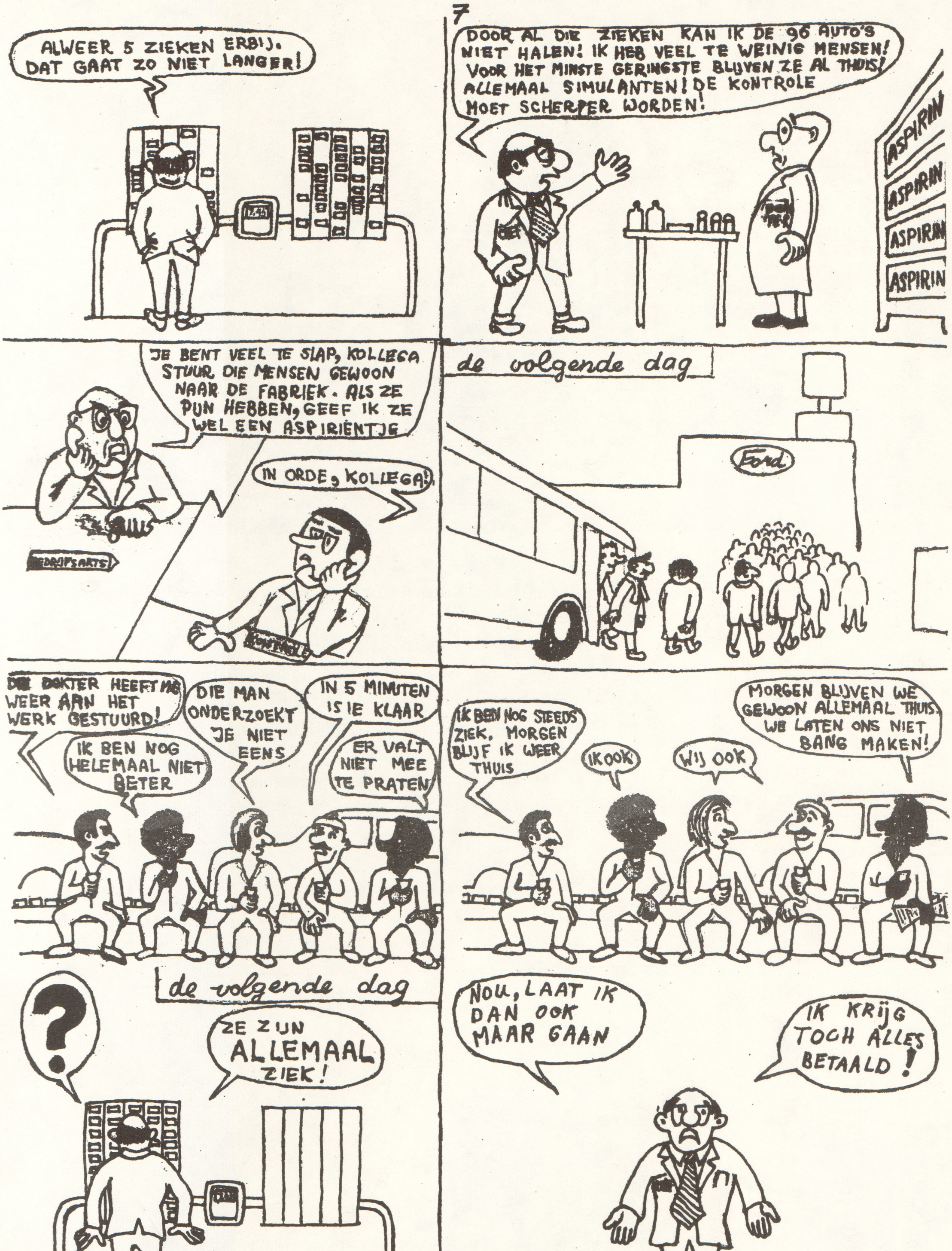
En trouwens ook alle maatregelen die de overheid tegen het autoprobleem neemt door het opwerpen van financiële drempels (parkeerverboden, met parkeermeters en parkeergarages verhogingen van wegenbelasting en benzineprijzen) zijn in zijn nadeel.
Zijn meer gegoede medeburger heeft een grotere vrijheid in het indelen van werk- en vrije tijd, zodat hij massale opstoppingen kan mijden, woont ruimer en kan de hogere auto lasten wel opbrengen of weet de kosten ervoor bij "de zaak" te verhalen.
Door deze ontwikkeling komt de arbeider voor de keus te staan z'n auto maar op te geven of te gaan overwerken, met als bijeffekt de vaak misplaatst als geëmancipeerd betitelde werkende vrouw.

STOP DE AANPASSING

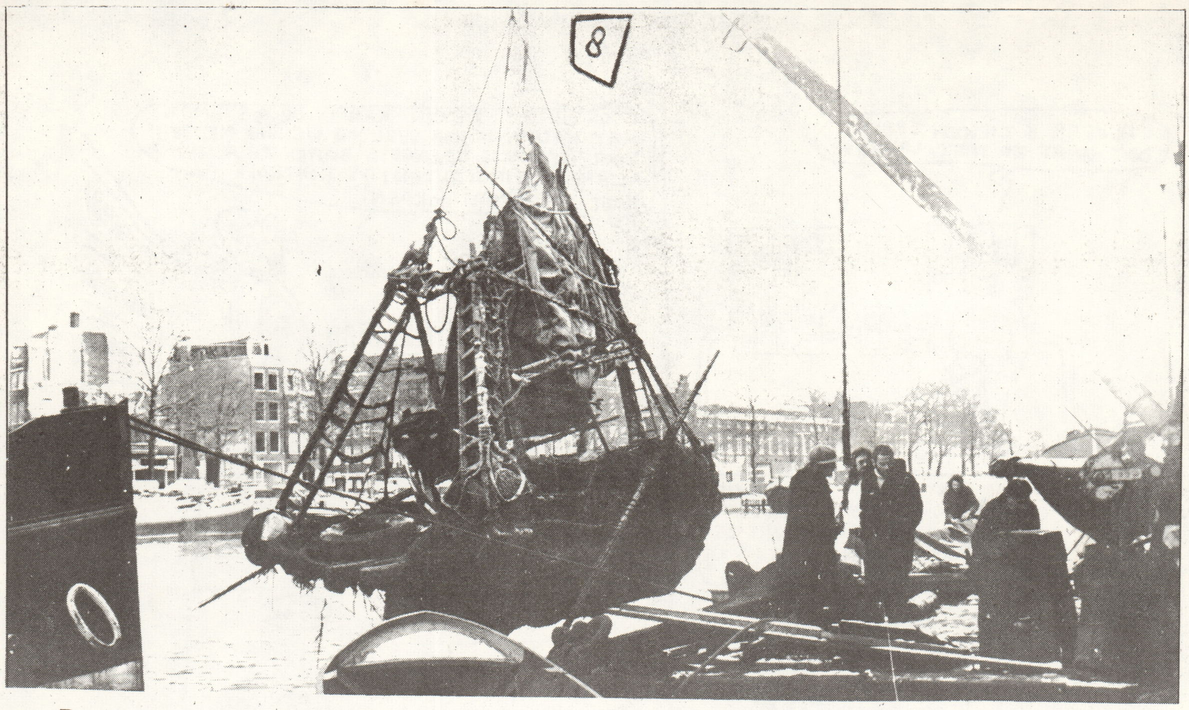
Een verbinding van strijd aangaande de auto binnen en buiten het bedrijf is zeker te leggen, want al zouden de lonen stijgen en zou je zeggen, pas die woonwijken maar bij de auto aan: maak bredere wegen, grote parkeergarages en ruime nieuwbouwwijken, dan zal ook daarbij blijken dat de arbeider er het meeste last van heeft.
De brede wegen gaan dwars door zijn welliswaar niet ideale maar nog wel betaalbare woning heen, de parkeergarages idem dito en worden duur verhuurd, de nieuwbouwwijken zijn onbetaalbaar, dus kan hij, net zoals bij de auto, gedwongen, genoegen nemen met de afgedankte woning van zijn meer gegoede medeburger (doorstroming) of verhuist hij naar een nieuwbouwwoning op goedkope grond vér buiten de stad en ver van zijn werk, waardoor zijn reistijd toeneemt en hij 's avonds afgepijgerd in z'n stoel voor de televisie neervalt, te moe om zich met vrouw en kinderen bezig te houden en te duf om de televisie uit te zetten en iets anders te gaan doen.



REMMEN.. REM LOS....



Van de week is op de Fordfabriek een pamflet uitgedeeld met de leus: "Ford maakt je ziek, maar laat je niet beter worden", waarin de eis gesteld wordt dat Ford aan iedereen de tot nog toe niet uitbetaalde eerste ziektedag (wacht- of carrence-dag) zal gaan uitbetalen. Op de achterkant van het pamflet staat deze strip■



In de kraan van de stoom-scheepswerf v.d. Heuvel aan de Nieuwe Vaart, bij Kattenburg, (nu in bezit van het Scheepvaart Museum) hangt een merkwaardig vaartuig.
De romp van het schip, dat bij de dienst Havengelden staat ingeschreven als de pakketboot Frya, bestaat uit een enorme hoeveelheid plastic jerrycans, autobanden en ander afval. Dit is allemaal met een onnoemelijk aantal kilometers henneptouw aan elkaar geknoopt en opgevuld met polystyreen (piepplastic). De opbouw is van bamboo en de tuigage vertoont enige overeenkomst met die van een jonk. Op de scheepswerf wordt door de bouwer van het schip, Jasper Grootveld, de romp nu ingepakt in een zeildoek om de weerstand in het water te verminderen.
Over de bij de bouw van het schip gebruikte materialen zegt hij: Wat is afval. De olie drijft hier op het water, die kan zo gewonnen worden■

C.V.witkar gaat er van uit dat je deze huidige en toekomstige automobilisten een aanvaardbaar alternatief moet geven, voor dat je hem dwingt zijn autp buiten de leefsentra te houden.
C.V.witkar biedt het alternatief volledig met een volstrekt minimum aan gemeenschaps lasten.
Heeft de automobilist zijn eigen auto nu voor zijn deur staan (als hij mazzel heeft), dan staat die wagen daar gemiddeld 96% van de beschikbare tijd leeg en stil en tot last van Jan en alleman.
Met de realizatie van het witkar plan staat straks een witkar niet meer dan 100 meter lopen van zijn voordeur. Om dit te bereiken zijn er ±150 witkar stationnetjes (een smalle parkeerstrook), plus ongeveer 1500 witkarren nodig. Hiermee kan de chaos teruggebracht worden tot een clean sosiaal vervoerssysteem. Privé autovervoer in de stad wordt hiermee overbodig. Terwijl tevens een wisselwerking met dit plan een beter funktionerend openbaar vervoer mag worden verwacht.

Taxi's,brandweer,ziekenvervoer, bevoorradingsvervoer (op bepaalde tijden) e.d. kunnen in dit perspektief tevens adekwater hun diensten verlenen. Als het ons werkelijk gaat om een aanvaardbare oplossing van het verkeersprobleem (en dat wil witkar), valt dit boven de streep van fundamentele zaken. Iets heel anders wordt het als je de pretentie uitspreekt hiermee het kapatalisties stelsel fundamenteel aan te tasten. Die illusie koestert C.V.witkar in haar doelstellingsvaandel, als zou zij dat best willen. Zij valt simpel en alleen te waarderen op haar geadopteerde deeltaak,zoals jullie van het Amsterdams Weekblad ook 'slechts' een spesifiek onderdeel van het werk dat er ligt,voor de

BESTE MENSEN,

Uitons gesprek tijdens een lezersvergadering van het Amsterdams Weekblad, noteerde ik een 2-tal kernbezwaren tegen het witkar-projekt. Ik heb beloofd hier schriftelijk op te reageren:

1) C.V. WITKAR IS GEEN FUNDAMENTELE OPLOSSING VOOR DE (VERKEERS) PROBLEMATIEK VAN ONZE STAD.

Op korte termijn gezien, en los van paralel-maatregelen, is dit stellig juist. Maar op iets langere termijn (en alleen in dát perspektief kan je het plan rechtvaardig beoordelen), is het een regelrechte oplossing voor één van de meest schrijnende problemen, die ons leefsentrum teisteren. Op dit moment staan er kontinu 35.000 auto's in de binnenstad geparkeerd en rijden er konstant 'slechts' 15.00 ! De jaarlijkse toename is 7%.

VERVOLG OP PAG 10

Vervolg van pag. 9

revolutie losbarst,oppikken en waarmaken.

Een en ander ligt ideologies en strategies in elkaars verlengde. Het is dan ook voor mij moeilijk te begrijpen dat de aktiviteiten van C.V.witkar in jullie berichtgeving onder zwendel wordt gerekend.

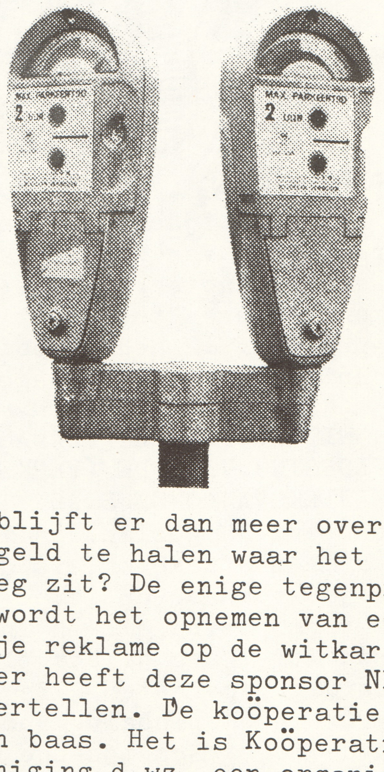
ten tweede

2) C.V.WITKAR WORDT GEFINANSIERD DOOR ZWENDELAARS ALS DE BIJENKORF.

Wie nooit niet vuile handen maakt mag ze schone nagels laten zien. Je kunt eindeloos ouwehoeren over prinsipes,maar het zet metterdaad geen zoden aan de dijk als je iets wilt klaar stomen waarmee je iets opschiet. Het is een tragies gegeven dat je in onze samenleving voortdurend van mensen afhankelijk bent die niet je 'prinsipe-vriendjes' zijn (wie heeft er bv. geen spijkerbroek aan zijn kont van die fasjistiese amerikanen? misschien ironies genoeg alleen nog de jonge heren van de V.V.D.).
C.V.Witkar heeft kontakten met finansiers àlà de bijenkorf, om het projekt in haar eerste fase te sponsoren. Prinsipieel en objektief heul je door deze handeling met de machthebbers van deze maatschappij. Daar is weinig op aftedingen.

Gewetensvraag

Maar ik zou in dit kader deze gewetens vraag aan jullie voor willen leggen; als het Amsterdams Weekblad kapitaal kon krijgen of krediet garantie,om een weekblad te worden van 600.000 eksemplaren,terwijl de redaktie volledig de vrije hand zou houden in de vorm en inhoud, mits er elke keer één adverten tie wordt opgenomen van de betreffende 'sponsor'. Zou het Amsterdams Weekblad dit aanbod weigeren?
Het A.W. zou wel belazerd wezen. In één klap zou heel Amsterdam elke week jullie ontmaskeringen kunnen volgen. Een ongekende weelde. Wat deert dan die ene advertentie van die vervloekte kapitalist? De moraal van dit voorbeeld is dat je in sommige gevallen slachtoffer kunt worden van je eigen prinsiepes.
Dat je heel prinsipieel en uiterst heldhaftig de vernieling in kunt gaan,als je je handen schoon wilt houden,altans minder snel je doel kunt bereiken.
Mijns inziens gaat het voortdurend om de vraag:hoe kun je de keuze van je middelen naar je zelf en je medestanders toe, verantwoorden,én hoe werken mijn gwkozen het snelst naar het beoogde doel? C.V.Witkar heeft in haar beginfase investeringskapitaal nodig. De leden kunnen dit niet opbrengen,de gemeenteraad weigert voorhands en sinter klaas bestaat ook al niet.



Wat blijft er dan meer over dan dat geld te halen waar het tragies genoeg zit? De enige tegenprestatie wordt het opnemen van een stukje reklame op de witkar. Verder heeft deze sponsor NIETS te vertellen. De koöperatie blijft eigen baas. Het is Koöperatieve Vereniging d.wz. een organisatie zonder winst doelmerk,waarin de ledenraad de dienst uitmaakt, het bestuur kiest,de zaakjes kontrolleert etc. Bovendien is dit vreemd kapitaal uitsluitend

verwolg pag. 10. witkar.

in de eerste fase noodzakelijk. Als de zaak draait kan C.V.Witkar zich volledig zelf bedruipen. Het is voorts zelfs niet denkbeeldig,dat C.V.Witkar als het projekt volledig draait,het bekende fietsenplan oppikt om ten uitvoer te brengen.

Rest mij jullie alvast te bedanken voor de verkregen ruimte in het Weekblad,

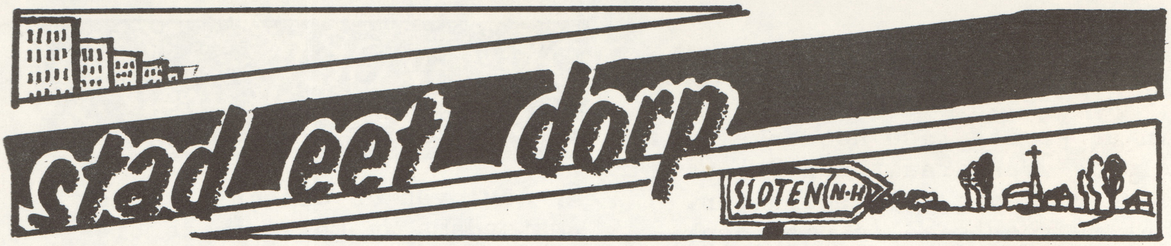
Met vriendengroet

Ton Schimmelpennink

DE BIJENKORF HEEFT niet waar!

Op last van de directie is het Amsterdams Weekblad in de Bijenkorf uit de verkoop genomen, dit in verband met publikaties over oplichterijen aldaar in A.W. 32,33 en 34.

De lapjeswinkel van de Stichting Wonen, tempel van de "goede vorm" wordt 19 februari opgeheven.Voortaan zal de ruimte gebruikt worden voor tentoonstellingen over het wonen.April is de eerste ,over Stockholm.Tot dan nog ruimte vrij voor buurtgroepen.Adres:Leidsestraat 5 tel.230984...........



SLOTEN (1350 inw.) blijft woonfunctie behouden?

Een dorp waar het haast onmogelijk is om nog zonder levensgevaar boodschappen te doen, zeker met kinderen of een kinderwagen, want stoepen zijn er niet Die zouden ook niet nodig zijn, als niet een stroom van verkeer de weg door Sloten, die daar totaal niet op berekend is, zou nemen i.p.v. de daarvoor aangelegde Louwesweg, die parallel loopt aan de Sloterweg.
De Sloterweg, waaraan enkele lagere en kleuterscholen liggen wordt daardoor op het moment geteisterd door automobilisten, die denken op het circuit van Zandvoort te rijden, met snelheden van boven de 70 km, waaronder zwaar vrachtverkeer. Allemaal verkeer dat nodeloos gebruikt maakt van de Slotense wegen.
Sloten afsluiten voor doorgaand verkeer of een maximum snelheid van 30 km per uur zou geen overbodige luxe zijn, OF MOETEN ER EERST DODEN VALLEN WAARONDER KINDEREN??

SLOTERWEG

Sloten is een dorp, dat een woon functie heeft en die wil behouden.
Maar behalve door het verkeer wordt het wonen ook nog door andere oorzaken in gevaar gebracht:

1. Goede woningen verliezen hun functie door automobielverkopers, die er showrooms van maken (Sloterweg), door bedrijven, die er opslag- of kantoorruimten van maken, door de Raiffeisenbank (blij-

De huizen aan de Sloterweg waar het parkeerterrein zou komen (foto vanaf de achterkant)

ven de aan de bank grenzende percelen woonruimte of wordt ook daarvan kantoorruimte gemaakt?) of door het houden van varkens in een woonhuis (zoals op de Sloterweg).

2. Het dorp moet oppassen dat er geen huizen gesloopt worden. Op de dorpsvergadering van 2 29 november 1972 werd een motie aangenomen tegen de sloop van woningen aan de Sloterweg. Er was sprake van die sloop i.v.m. een parkeerterrein, dat daar zou moeten komen om de mensen die op de Sloterweg naar het voetballen komen kijken van een parkeerplaats te voorzien. En dat terwijl Sloten een uitstekende ver-

binding met het openbaar vervoer heeft.
DUS SLOTENAREN LET OP!!!!!
De gemeente gaat gemakkelijk om met het rode potlood, een streep door een woongemeenschap is snel gezet!
Een goed voorbeeld daarvan is het centrum van Amsterdam en de Osdorperweg, waar de mensen al jarenlang in onzekerheid worden gehouden, terwijl de gemeente achter gesloten deuren doorwerkt.

aan de sloten van Sloten 'n woonfunctie!

3. Ook het wonen op woonschepen wordt niet bepaald makkelijk gemaakt. De woonschepen, die liggen aan de Ringvaart en de Plesmankade staan op de zwarte lijst. Ze krijgen geen gas water of licht, uitgezonderd enkele woonschipbewoners, die kort geleden tegen betaling van duizenden guldens wel aangesloten werden.
Het wordt tijd dat ALLE BEWOONDE schepen worden aangesloten op gas, water en licht.
Per slot van rekening helpen deze schepen de woningnood op te lossen en geven zij aan sloten een woonfunctie.

4. Het aantal winkeliers is in de afgelopen jaren met 16 achteruit gegaan en van de 6 kafees zijn er nu nog 2 over.

5. Er wordt rioolbelasting betaald per gezin, terwijl er in Sloten en omgeving geen één riool aanwezig is. Al het afvalwater wordt geloost via een septietank (die 1 à 2 maal per jaar geleegd moet worden; kosten ƒ 80,-) op de omliggende sloten, wat de zuiverheid van dat water niet ten goede komt.

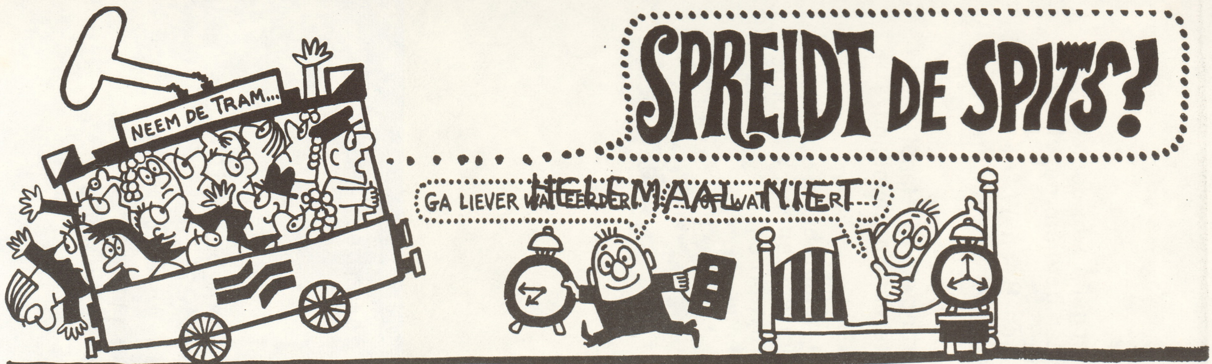
6. Een bejaarden-tehuis stond een heel jaar leeg, terwijl duizenden bejaarden wachten op een huis. Een bejaardentehuis dat plaats bood aan ongeveer 40 mensen, die tevreden waren.
Sind 17 januari j.l. is het weer geopend door werkende jongeren, scholieren en studenten, waarvoor ook een schrijnend tekort is aan woonruimte.
De eerste en tweede etage, die 15 eenpersoons kamers en 5 tweepersoons kamers bevatten, worden door hen bewoond. Voor de begane grond bestaande uit een aula en andere zalen wordt getracht in samenwerking met Slotense bevolking een bestemming te vinden. Bijvoorbeeld als trefcentrum.

Sheriff's Office

Er is in het dorp behoefte aan goedkope woningen voor de opgroeiende Slotense jeugd. Woningen aangepast aan het karakteristieke beeld van Sloten , eventueel gebouwd door de bevolking zelf, samenwerkend in een projekt. Er zijn plaatsen genoeg waar dit mogelijk is bv. 1e. langs Ditlar, 2e. op het braakliggende terrein Osdorperweg-Slimmeweg 3e. op de hockeyvelden die maar een enkele keer per jaar gebruikt worden en verder gesloten blijven en handen vol geld kosten.

'n leefbaar Sloten!

Losse nummers van dit Amsterdams Weekblad zijn verkrijgbaar bij P. Griepink, Osdorperweg 8.



MILIEURAPPORT:

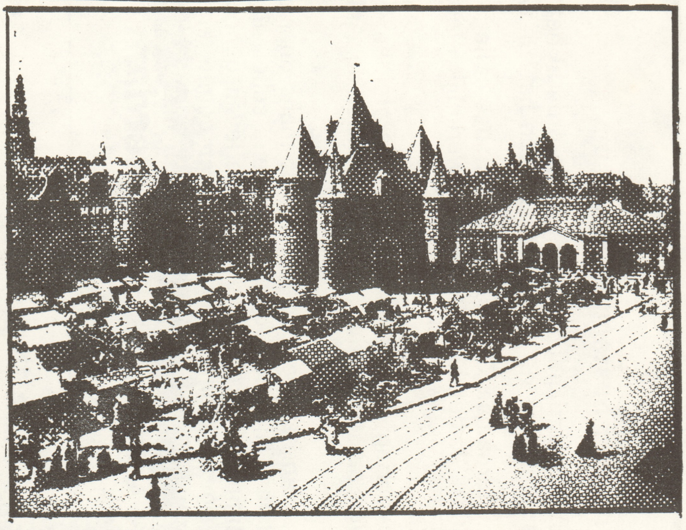
'Vijf miljoen inwoners is genoeg'

Parool 29-5-'72

(Van een onzer verslaggevers)

AMSTERDAM, maandag
De bevolking van Nederland zal in de komende tweehonderd jaar moeten worden teruggebracht tot 5 miljoen zielen omdat het dan onmogelijk zal zijn nog voedsel uit andere landen te importeren.

bezoek de autorai.....



Afgelopen zaterdag is in de Smederij aan de Lastageweg in de Nieuwmarktbuurt een tentoonstelling over de opkomst en ondergang van de buurt geopend.Met foto's en reprodukties van oude prenten en allerlei dokumenten over de saneringsellende die in de Nieuwmarktbuurt voor het eerst zich voordeed in de dertiger jaren en in 1964 opnieuw begon.
De tentoonstelling is niet een klaar produkt,maar er wordt voortdurend aan gewerkt en bijgevoegd.Veel mensen zijn al komen aandragen met oude fotoos of hebben aanvullingen voor de onderschriften bij de fotoos gegeven. Na het samenstellen van het overzicht van het verleden wordt er gewerkt aan het in beeld brengen van de mogelijkheden van wederopbouw van de buurt. Iedereen met ideeën en suggesties welkom.
Openingstijden: vrijdagsavond van 8 tot een uur of 11 en zaterdag- en zondagmiddag van 2 tot ½6.

gemeentepost anno 1973

VASTBERADEN HELDHAFTIG BARMHARTIG

AMSTERDAM HELPT HANOI

Er is nu een bestand in Vietnam.

Voor alle Nederlanders is nu aan de orde al het mogelijke te doen aan de hulpverlening en de wederopbouw van het zo zwaar geteisterde Vietnam.

De Amsterdamse Gemeenteraad en het college van B. en W. namen op 17 januari jl. het besluit om daadwerkelijk steun te verlenen, gericht op bepaalde projekten in Hanoi.

De uitvoering van de plannen tot herstel en herbouw van Hanoi zal in volledige samenwerking geschieden met de Amsterdamse bevolking.

Het is van het grootste belang dat thans door de gehele bevolking van de hoofdstad, alsmede door bedrijven, scholen, universiteiten, vakbonden, verenigingen en organisaties initiatieven genomen worden, die aansluiten op het gezamenlijk werkprogram van comité en gemeente.

Gemeente Amsterdam
Stadhuis, O.Z. Voorburgwal

Aan De Mobiele Eenheid van de
Aktiegroep "Vietnam",
p/a mevrouw T. Hofman-Harinck,
Oude Waal 2 III,
Amsterdam-Centrum.

Men wordt verzocht bij het antwoord nauwkeurig de datum, het nummer en de afdeling van deze brief te vermelden en slechts één onderwerp per brief te behandelen.

gemeentepost anno 1969

Afd. P.W. 1969 No. 827/140 Bijlagen Uw brief dd. 23-10-1969 Datum 20 december 1969.

Zeer geachte mevrouw Hofman,

In antwoord op uw bovenvermelde brief, betreffende het beschikbaar stellen van een leeg onderstuk van het pand Keizersstraat 27 ten behoeve van het monteren en repareren van gebruikte rijwielen en het gereed maken van die rijwielen voor verzending naar Vietnam, delen wij u mede, dat wij niet aan dat verzoek kunnen voldoen en evenmin enig ander pand voor het door u beoogde doel ter beschikking hebben.

Voor het verkrijgen van de door u gewenste ruimte geven wij u in overweging een makelaarsbureau in te schakelen.

Amsterdam,

[signature]

burgemeester.